

Suite de la page 81.

Voyons, voyons : est-ce qu'on pourrait éviter cette masse de nuages en déviant un peu notre route. Je suis sur la droite de l'appareil et je ne peux étudier qu'à peine la moitié de notre horizon. De ce côté, pas un trou où se glisser, mais de l'autre ? Il faut aller voir. Je détache ma ceinture malgré le voyant, comme un qui sait aussi bien que les hôtesses qu'on n'est pas obligé d'obéir aux ordres, et je vais à l'aise vers un siège libre à gauche. Les autres passagers doivent se dire que je ne suis pas comme eux, pas de ceux qui ont peur, que je suis peut-être même pilote de mon métier. De l'autre côté : nuages, nuages. Pas le choix : on est obligé de foncer dedans.

Je me demande si on ne pourrait pas s'élever de quelques centaines de mètres pour passer au-dessus : simple proposition de quelqu'un qui, autant vous le dire tout de suite, n'y connaît rien, mais à laquelle le pilote devrait réfléchir. Je sais bien que ce n'est pas facile, nous sommes à notre « *altitude de croisière* » (tu parles d'une croisière !), le commandant l'a annoncé tout à l'heure d'une voix qui, visiblement, cherchait à nous mettre en confiance. « Altitude de croisière » ne veut pas dire « altitude maximale », il doit être possible de monter encore plus haut. Puisque les réacteurs ont pu nous porter jusqu'à douze mille mètres, je ne vois pas ce qui les empêcherait d'arriver à treize ou quatorze mille mètres. Evidemment, il y a des problèmes techniques de pression que je ne néglige pas, quoique j'en ignore tout, mais je suppose que le « 747 » a une marge de sécurité, qu'il résiste à une pression supérieure, que nous n'exploserons pas si nous grimpons un peu plus haut. Les pilotes doivent savoir ça mieux que moi mais ce sont des hommes comme tout le monde et ils peuvent commettre des erreurs. Il doit bien, Bon Dieu, y avoir un moyen de stabiliser ce train.

Je n'ai pas peur quand un petit avion bouge, c'est normal, mais en « 747 » c'est un vrai tremblement de terre. J'imagine dans le *cockpit* tous les pilotes compulsant nerveusement le mode d'emploi. Non, ce n'est pas possible, ce sont des gens qui ont des milliers d'heures de vol, ils connaissent leur machine par cœur, on ne met pas n'importe qui aux commandes de cet appareil, on les choisit parmi des milliers. Il faut leur faire confiance. Le commandant de bord est un vieux de la vieille qui est peut-être en train de raconter à l'équipage sa soirée à Tokyo en buvant un café pendant que je me meurs d'inquiétude à faire son boulot.

Un tintamarre de ferraille

Tokyo ? Je connais. J'y ai passé quarante-huit heures entre deux « 747 ». Je vous conseille d'y aller si vous avez envie de revoir les quartiers de Paris que vous évitez tant ils sont moches. Les Japonais : ils sont à Tokyo encore plus nombreux qu'avenue de l'Opéra. Ils font tout comme les Européens en plus laid. On s'attend qu'ils aient inventé une civilisation asiatique moderne : rien. Ils portent le complet trois pièces, chantent Adamo et imitent le plus exécrable des mobiliers italiens. Fuir Tokyo dès que possible, sauf qu'on retombe dans pis que Tokyo : le « 747 ». Tokyo, c'est moche mais la terre tremble assez rarement. Le « 747 », c'est encore plus vilain et les tremblements ne s'arrêtent pas.

J'exagère : il y a des moments — en plus de cinquante heures et de dix « 747 », ça m'est arrivé — où l'appareil se calme. On laisse les nuages à six, huit mille mètres plus bas et on se laisse aller. Instants sublimes, les hôtesses se mettent à servir le dîner — bœuf Stroganoff, sole de la mère Catherine ou gigot du chef. Ceux qui manquent d'imagination peuvent penser qu'ils sont dans le wagon-restaurant d'un Trans Europe Express. Moi-même, je m'y laisse parfois prendre, je relâche mon attention, je laisse l'avion voguer de ses propres ailes : funeste insouciance. J'en suis à peine à la deuxième gorgée de champagne qu'un gros coup de pied dans le ventre du « 747 » vient nous rappeler que les hommes sont mortels et plus encore quand ils sont au ciel. Nous voilà retournés chez les S.S., dans la salle d'attente des tortionnaires.

Là, c'est franchement anormal. Nous sommes entre Pago Pago et Sydney, dans une région généralement pacifique, pas un nuage depuis le décollage et à bord c'est l'enfer. Ma ceinture est serrée à ne plus respirer. Tintamarre de ferraille en colère du côté des cuisines. Les hôtesses interrompent à toute allure le service avec un sourire qui, traduit en bon anglais, signifie : « J'ai l'ordre de paraître à l'aise jusqu'à ce que l'avion s'écrase. » Deux d'entre elles n'y tiennent plus, planquent dans une cantine les bouteilles de champagne — c'est bien le moment ! — et verrouillent leur affolement d'un solide coup de *seat belt*.

Statistiques et imagination

Il y a plusieurs écoles sur l'utilité de la ceinture. Elle servirait, selon la doctrine classique, à retenir dans son fauteuil le passager qui, en cas de « trou d'air », aurait involontairement tendance à faire des vols planés brutaux dans l'avion. Intéressant mais, de mémoire de voyageur, les ceintures les plus cadenassées ont été d'un secours restreint au moment du seul danger sérieux : la chute. En réalité, elles n'auraient d'autre utilité que d'interdire aux passagers d'aller tous ensemble aux toilettes et de gêner le service. Selon une troisième interprétation, la ceinture aurait pour fonction de presser le ventre, lieu principal de manifestation de la peur, et de créer un équilibre entre la masse de l'appareil et l'appréhension du client. Surtout lorsqu'il atterrit à Auckland (Nouvelle-Zélande) et qu'il sait qu'il a encore à faire trente mille kilomètres avant de rentrer chez lui.

La Nouvelle-Zélande, comme l'on sait, est aux antipodes de l'Europe. C'est à peu près son seul intérêt. On confond souvent la Nouvelle-Zélande avec l'Australie et on a tort. Ce sont deux pays très différents qui n'ont en commun qu'une seule caractéristique : ils battent tous les records de l'ennui. Un seul conseil : si on a le malheur d'y atterrir pour une raison quelconque, il faut en repartir le plus rapidement possible. Même le « 747 » avec tous les risques vaut mieux que l'Australie.

On m'avait dit : « *Avec le "747", tu peux être tranquille, sécurité absolue.* » Evidemment, je n'y croyais pas mais j'y ai cru encore moins lorsque j'ai appris, dans un « 747 », que deux d'entre eux venaient de s'écrabouiller à Tenerife. Ce jour-là, il y avait comme un froid dans notre avion. On se regardait en se demandant si le voisin ferait un compagnon de mort convenable. On disait que Tenerife c'était un « coup de malchance », comme si une autre sorte d'accident pouvait être un « coup de chance ».

Il y a les philosophes : « Mourir en avion ou ailleurs... » Il y a les statisticiens : « C'est moins dangereux qu'une automobile... » Il y a les imaginatifs : « Pourvu que je ne me sente pas tomber, les dernières secondes doivent être assez pénibles. » Il vaut mieux ne pas avoir un compagnon de voyage de cette catégorie, malheureusement j'en suis. Et quand l'orage a éclaté entre Bangkok et Delhi, quand les éclairs nous ont donné le plus sinistre des feux d'artifice, quand les réacteurs ont hoqueté, une brusque crise mystique s'est emparée de moi : Jehovah, Mahomet, Jésus, Bouddha et saint Antoine, tout était bon. J'avais épuisé mes atouts techniques, je jouais mes dernières cartes.

Le pilote a-t-il prié aussi fort que moi ou ai-je sauvé l'avion à moi tout seul ? Je l'ignorerai toujours.

GUY SITBON